SZKWAŁ



ROK III NR. 5
LIPIEC 1935 R.

Refowanie żagli
Fot. J. Dąbkowski

WAKACJE NA MORZU

Pod żaglami A.Z.M.-u

W dn. 9 maja spuszczony został na wodę jacht „Szkwał". Został on solidnie wyremontowany. wzmocniony, zaopatrzony w nowe sztormowe żagle i wypróbowany w próbnych wyjazdach po Bałtyku.

Resztę taboru spuszczono na wodę w dn. 15 czerwca, tak, że uczęstnicy rozpoczynających się w dn. 1 lipca obozów będą mogli już z miejsca zacząć szkolenie na wszystkich jednostkach.

Obozy obejmują 2 turnusy. Za 1-y trwający od 1 — 28 lipca opłaty wynoszą zł. 90,— za 2-gi od 1 — 28 sierpnia zł. 80.— Sumy te obejmuja: zakwaterowanie w domkach campingowych, całodzienne utrzymanie, korzystanie z taboru żeglarskiego, kursy pływania, wychowania fizycznego (zaprawa pod kierownictwem instruktorów W.F. na konkurencję do P.O.S.), a także biały treningowy drelich, konieczny na jachcie i w obozie.

W porównaniu z latami ubiegłemi, w których koszt drelichu dochodził osobno, opłaty zniżono: za 1-y turnus o zł. 10 — za drugi o zł. 20.— Ma to na celu umożliwienie jak największej ilości młodzieży akademickiej zdobycie podstaw wiedzy żeglarskiej, przez uprawianie jachtingu, który z powodu drogiego sprzętu żegl. nie był dostępny dla przeciętnego akademika.

Uczęstnicy winni zabrać na obóz: koc, jasiek, bieliznę pościelową, przybory do jedzenia. Z ekwipunku osobistego: koniecznie pantofle na gumowych podeszwach, białą bosmankę; zaleca się zabranie ciepłego granatowego kombinezonu treningowego oraz letniego munduru (białe spodnie, granatowa marynarka, czapka).

Obozy A.Z.M. nie są wypoczynkowe, lecz szkoleniowo-żeglarskie, to też obowiązuje w nich ścisłe przestrzeganie regulaminu i przepisów normujących życie obozowe. Za niepodporządkowanie się im stosowane będą kary, aż do wydalenia z obozów. Na obozy przyjmowani będą tylko bezwzględnie zdrowi. Wszyscy po przybyciu na obóz poddani będą badaniom lekarskim.

W czasie obozów przewidziane są prelekcje z zakresu handlu morskiego i kolonjalne, oraz zwiedzanie Gdyni i Gdańska.

W obrębie obozu A.Z.M.-u będzie zorganizowany autonomiczny obóz studentów cudzoziemców. Programem pobytu gości z zagranicy zajmuje się całkowicie P. A. Z. Z. M. „Liga", przydzielając im oddzielnych instruktorów. Jest to konieczne, ze względu inny charakter, który trzeba nadać pobytowi cudzoziemców, podkreślając bardziej momenty propagandowe (wycieczki po Gdyni, Gdańsku, zwiedzanie portów, wybrzeża) tak aby wynieśli jak najkorzystniejsze wrażenie o naszej pracy i dorobku na morzu.

Kajakiem po Szwecji

Oddział Warszawski Ak. Zw. Morskiego organizuje w miesiącach letnich włóczęgę kajakową wzdłuż brzegów Szwecji. Trasa jej będzie wiodła: Göteborg — Kavot Göte — Novotöping — Stockholm.

Wyjazd z Polski nastąpi w końcu czerwca względnie na początku lipca, w zależności od terminu odejścia statku.

Przewidziane są udogodnienia w postaci otrzymania bezpłatnych paszportów zagranicznych oraz przejazdów statkiem Żeglugi.

Zapisy przyjmuje Oddź. Warsz. Polna 50, I p.

Członkowie Kół. Szk. L.M.K. w obozach żeglarskich harcerzy

Główna Kwatera Harcerzy przyznała dla członków koł szkolnych L.M.K. 30 miejsc na kursach żeglarstwa przybrzeżnego w Jastarni (na Helu). Koszt pobytu na kursie wynosi zł. 100.— i obejmuje całkowite wyżywienie, szkolenie żeglarskie i wycieczki.

Terminy kursów są następującae:

5	kurs	22.6 — 20.7
6	„	22.6 — 20.7
7	„	25.7 — 18.8
8	„	25.7 — 18.8
9	„	20.8 — 15.9

Każdy kurs obliczony jest na 35 uczestników (jeden turnus). Uczestnicy korzystają ze zniżki kolejowej według taryfy wojskowej

Jadący na kursy winni zabrać ze sobą między in. ciepły sweter, mocny nóż (do robót linowych), pożądane jest zabranie munduru żeglarskiego. Drelichy do ćwiczeń uczestnicy otrzymują od kierownictwa kursów na miejscu w Jastarni.

Członkowie kół szkolnych L.M.K. winni przy zgłoszeniu się na kurs nadesłać:

1) zaświadczenie lekarskie, zezwalające na ćwiczenia wodne;
2) zaświadczenie koła szkolnego L.M.K., stwierdzające, że kandydat jest członkiem Ligi.

Na kursy przyjmowani są chłopcy w wieku od lat 16-tu.

Należność za pobyt na kursie, uczestnicy wpłacają na miejscu w Jastarni.

Zgłoszenia przyjmuje i informacyj udziela Główna Kwatera Harcerzy, Warszawa, ul. Myśliwiecka 3/5.

Cena 60 gr.

SZKWAŁ

CZASOPISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ

Nr. 5 LIPIEC 1935

ŚWIĘTO MORZA

Znów, jak co roku przyjadą do Gdyni z miast i wsi polskich rzesze, aby dalekością przestrzeni nasycić oczy zmęczone widokiem monotonnej codzienności. Przyjadą z Wilna, z Wołynia, ze Śląska, przyjadą starzy, młodzi, dzieci. Będą chodzić po wybrzeżu z zachwytem wpatrywać się w dźwigi portowe, oglądać okręty wojenne, lub wsłuchiwać się w rytm fal, bijących o brzeg.

Wzruszenie tego święta, ogarnie ich jeszcze z okna przepełnionego wagonu, kiedy przez krótki moment wzrok uchwyci pas morza, i potęgować się będzie gdy od stóp krzyża na Kamiennej Górze, popłyną słowa modlitwy i słowa o dalszym czynie, gdy przez ulice Gdyni przeciągną w defiladzie wojsko i lud z wszystkich ziem Rzeczypospolitej.

Znów, jak co roku, w dniu ,,Święta Morza" po wsiach, miastach i miasteczkach zgromadzone tłumy myśli ku morzu polskiemu kierować będą.

Może na niejedną radosną myśl, która przyszłą wielkość naszą na morzu marzyć będzie, padnie cień zdradliwej i tajemniczej swastyki, rozciągającej się po obydwu stronach wybrzeża, a wizję przyszłej potęgi zmąci świadomość, że obok, w portach sąsiedzkich kołysze się stokroć silniejsza flota wojenna.

I świadomość ta musi zrodzić nie lęk przed własną słabością, lecz nieustanny czyn.

Zbudujmy na naszej stoczni pierwszą łódź podwodną im. J. Piłsudskiego!

Ta myśl realnie rzucona podczas tegorocznego ,,Święta Morza" ma nietylko być rzeczowym wyrazem czci dla Marszałka, lecz ma w imię Jego wielkości rozpocząć naszą nieustępliwą dążność do zbudowania floty wojennej, koniecznej dla naszej obrony morskiej. Wolność i pragnienie wielkości jest przywilejem każdego obywatela, dlatego w ugruntowaniu jej muszą wziąć udział wszyscy — wielcy i mali.

Niechaj podczas ,,Święta Morza" w sercach wszystkich tych, co nad morzem jego wielkością oddychać będą i tych, co w miastach i miasteczkach mówić o niem będą, — zrodzi się jedna, potężna decyzja. — Siłą zbrojną na Bałtyku, musimy dorównać sąsiednim nam narodom, jak dorównaliśmy stanowiskiem w świecie międzynarodowym.

Obrona Morska

„Polska Marynarka Wojenna niech stanie się jednem z najmocniejszych ogniw mocarstwowej potęgi Rzeczypospolitej".

J. PIŁSUDSKI

Gdy kiedykolwiek w ciszy ulicy zadudnią koła armat, gdy o bruk uderzą w rytmie marsza twarde buty żołnierskie, ogarnia nas obok dumy, poczucie gromadnego bezpieczeństwa. Świadomość, że gdzieś na strażnicach dalekich czuwają polscy żołnierze, że w pogotowiu stoi zorganizowana armja — czyni pracę naszą spokojną i celową.

Obrona w życiu obecnem państw, stała się zagadnieniem naczelnem. Obrona przez siłę zbrojną, przez silny ustrój polityczny, przez zrozumienie interesów obrony nietylko przez czynniki rządowe, lecz przez całe społeczeństwo.

Ogrom wysiłku koniecznego do zagwarantowania obrony granic państwa, tak morskich jak lądowych, musi spocząć na barkach całego społeczeństwa, wypływa to chociażby z istoty zagadnienia obrony, wiążącego się bezpośrednio z życiem każdej jednostki w społeczeństwie.

Z tych też potrzeb wyrosły takie instytucje społeczne, jak Liga Morska i Kolonjalna, Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Instytucje te, mając za naczelne zadanie zainteresowanie jaknajwiększej rzeszy społeczeństwa w kwestji obrony Państwa w powietrzu i na morzu, są w chwili obecnej w całym rozpędzie swej pracy. Tylko, o ile kwestja obrony przeciwlotniczej jest bardzo bezpośrednia, o tyle kwestja zrozumienia potrzeby obrony morskiej ma do pokonania w społeczeństwie wiele przeszkód. Na ściśle lądową psychikę społeczeństwa polskiego, morze nie oddziaływuje bezpośredniością swej potęgi, a słabość naszej obrony morskiej odczuwana raczej niż widziana, nie przemawia grozą następstw. Dlatego to odcinek naszej morskiej granicy, przedstawia najsłabszy punkt obrony granic państwa, przy jednoczesnej przewadze floty wojennej państw sąsiednich. Sytuacja ta godzi w naszą wolność, nie licuje zarazem z pozycją naszą w świecie międzynarodowym.

Stan ten musi ulec zmianie przez należyte zrozumienie konieczności umocnienia naszej granicy morskiej przy systematycznym i pozytywnym wysiłku całego społeczeństwa, otaczającego czujnością ten najsłabszy odcinek naszej granicy. A przecież dość często bywają chwile, gdy naród polski wstrząśnięty jakąś potrzebą powszechną staje się ofiarny, nie szczędząc wspólnego wysiłku, aby rzucone hasło zrealizować.

Na marginesie smutnej chwili obecnej, okresu żałoby narodowej po śmierci Marszałka J. Piłsudskiego, w okresie gdy ze wszech stron płyną ofiary, powstają projekty uczczenia pamięci Wielkiego Marszałka przez budowę kopców, pomników, etc. należy nietylko podkreślić wielką ofiarność społeczeństwa, lecz rozważyć czy tego rodzaju uczczenie pamięci Wielkiego Polaka jest wystarczające? Czy sposób kultu dla wielkości musi się wyrażać w kamiennych symbolach, w pomnikach stawianych, które staną się tylko uosobieniem martwoty — nie żywego czynu. Z rzuconych haseł uczczenia pamięci Marszałka J. Piłsudskiego — te tylko stać się mogą należytemi wyrazicielami hołdu dla Jego Wielkości, które nie mają w sobie strzelistości i trwałości martwych pomników, lecz istotą swoją obrazują strzelistość myśli żywej, wybiegającej poprzez rzeczywistość w przyszłość, a spiżowością czynów nadają im trwałość.

Czyn, poświęcenie i troska o przyszłość Polski znamionowała życie Marszałka i tylko przez kultywowanie w sobie tych pierwiastków przez zbudowanie pomników takich, na których oprze się nasza potęga — można uczcić należycie wielkość Marszałka J. Piłsudskiego.

Fundusz Obrony Morskiej, prowadzący akcję zbiórkową na budowę okrętów wojennych Rzeczypospolitej, postanowił zebrane dotychczas fundusze przekazać na budowę łodzi podwodnej im. Marszałka J. Piłsudskiego. Fundusze te wraz z sumą, zebraną w wojsku przez „Fundację Łodzi Podwodnej" umożliwią realizację budowy łodzi podwodnej im. Marszałka J. Piłsudskiego.

Fakt ten będzie początkiem budowania floty wojennej wysiłkiem całego społeczeństwa. Fundusze te nie wystarczą jeszcze na kompletne zbudowanie i wyposażenie łodzi podwodnej, która ma nosić imię Marszałka J. Piłsudskiego. Ten moment może nas dostatecznie zorjentować jak wielką i systematyczną musi być ofiarność społeczeństwa, aby móc zbudować flotę wojenną potrzebną do obrony naszej granicy morskiej.

W jednym z reportaży pisanych z „Daru Pomorza" przez p. F. Kulleschitza w „Kurjerze Porannym" znajdujemy uwagę o ofiarności społeczeństwa japońskiego:

„Jeden z poznanych przezemnie poważnych inżynierów w Osaka oświadczył, że jego rodacy chętnie będą jedli tylko jedną miskę ryżu na dzień, aby wybudować największą na świecie flotę wojenną".

Do tego rodzaju ofiarności nam jeszcze bardzo daleko, jednak rzeczywistość, która grozi potęgą innych, a razi słabością naszej floty wojennej — winna być wystarczającą podnietą skierowania wysiłków do umocnienia zagrożonych odcinków naszej obrony.

Z kwestją budowy okrętów wojennych Rzeczypospolitej wiąże się sprawa budowy

własnej stoczni okrętowej, wykonywującej nietylko okręty wojenne, lecz również i handlowe, tak na zamówienia krajowe jak i zagraniczne.

Budowa własnej stoczni ma cechy nawskroś inwestycyjne, gdyż tak przy jej powstawaniu, jak w okresie budowania na niej okrętów, zainteresowany będzie w niej polski kapitał, przemysł i polski robotnik.

Sprawa ta znalazła realny oddźwięk na VI Walnym Zjeździe Delegatów L.M.K. w postaci wniosku, mówiącego o tem, aby nadwyżkę, uzyskaną z Funduszu Pożyczki Inwestycyjnej, przelać na wykończenie stoczni okrętowej.

Z wysiłku ofiarności społecznej — zbudowane być muszą okręty Rzeczypospolitej, które budzić w nas będą poczucie bezpieczeństwa i siłę. *S. Z.*

Perspektywy handlu polsko-egipskiego

Wyprawa handlowo-propagandowa „Elemki", w pierwszym jej etapie, skierowana została do Egiptu. Pomijając ogólne znaczenie tej wyprawy, omówione w poprzednim n-rze Szkwału, na uwagę zasługuje obecnie ściślejszy temat, dotyczący możliwości handlu polsko-egipskiego.

Podstawowym warunkiem powstania ożywionych stosunków handlowych było i jest możliwie największe zróżniczkowanie produkcji krajów, prowadzących wymianę — im mniej są podobne towary produkowane w dwóch poszczególnych krajach, tem więcej jest danych na to, aby rozwinęła się pomiędzy niemi ożywiona wymiana handlowa. Polska i Egipt posiadają warunki w całej pełni odpowiadające powyższemu postulatowi.

Położone w różnych strefach klimatycznych: umiarkowanej i gorącej, są producentami zupełnie różnych artykułów roślinnych. To samo dotyczy wyrobów przemysłowych i półfabrykatów. Znaczna przewaga Polski w tej dziedzinie stanowi znów trwałą podstawę polskich możliwości wywozowych. — Jak dalece możliwości te nie zostały wyzyskane, pouczy nas zestawienie danych zaczerpniętych z wydawnictwa Ligi Narodów „Annuaire Statistique International, section Economique et Financiere" („Aperçu General du Commerce Mondial" z r. 1931 — 32, „Memorandum sur le commerce international" z r. 1926. 1928-go i 1927 — 29 i „Statistique du Commerce exterieur" z r. 1931 — 1932), oraz z roczników Handlu Zagranicznego Rzczypospolitej Polskiej z lat 1926 — 1932 r.

Porównując całkowitą kwotę wartości obrotu handlu Polski z Egiptem w latach 1929 — 1931, otrzymujemy następujące zestawienie: w roku 1929 wartość handlu polskiego w miljonach dolarów wynosiła: 665 milj., w tem 349 milj. przywozu i 316 wywozu; w r. 1930 — 525 milj., w tem 252 milj. przywozu i 273 wywozu; w r. 1931 — 376 milj., w tem 165 milj., przywozu i 211 wywozu. W tych samych latach wartość całości handlu Egiptu wynosiła: w roku 1932 — 520 milj., w tem 267 milj. przywozu i 253 milj. wywozu; w r. 1930 — 384 milj. w tem 229 przywozu i 155 wywozu; w r. 1931 — 259 milj., w tem 141 przywozu i 118 wywozu. Z powyższego wynika, że w stosunku do wysokości obrotow handlu polskiego, handel Egiptu w tym okresie stanowił kolejno: 0,7-mych, w roku 1929-ym; 0,7-mych w r. 1930 i 0,6-tych w r. 1931. Świadczy to, że siła wywozowa i przywozowa Egiptu w stosunku handlu Polski przedstawia się wcale poważnie, tembardziej, że według danych 1933 r., liczba mieszkańców Egiptu wynosiła 14½ miljona.

Z punktu widzenia handlu polskiego, najciekawszem pytaniem jest, jakie towary i w jakiej ilości importuje Egipt?

W latach 1930 — 1932 najważniejszemi pozycjami przywozu Egiptu były: *zwierzęta i artykuły spożywcze* (kolejno 3% ogólnej wartości przywozu w r. 1930, 2,9% w r. 1931 i 3,1 w roku 1932-ym), *mąka* (4,4, 3,7 i 1,9 proc.), *cukier* (3,2, 0,1 i 0,0 proc.), *produkty kolonjolne* (4,0, 5,1, 4,2 proc.), *chemikalja* (5,1, 5,7 i 6,0 proc.), *drzewo budulcowe* (4,6, 2,9 i 31 proc.), *węgiel* (3,0, 4,2 i 4,0 proc.), *tkaniny bawełniane* (11,0, 10,6 i 12,7 proc.), *wyroby teksylne* (6,2, 5,4 i 5,8 proc.), *maszyny* (4,8, 6,8 i 6,2 proc.), *wyroby z żelaza i stali* (4,5, 6.1 i 4,8) i *żelazo* (2,9, 2,5 i 2,4 procentów). Dalej następowały: *wino, napoje spirytusowe* (1,5%), *nafta, benzyna, smary, cement, mydło, produkty farmaceutyczne, materjały wełniane, jedwabne, worki jutowe, auta i inne.*

Pierwsze miejsce w przywozie Egiptu, zajmują więc tkaniny i wyroby bawełniane, drzewo, mąka, węgiel, żelazo i wyroby żelazne.

Z zestawienia wykazu pozycyj wywozu Polski z przywozem Egiptu, wynika, że Polska jest w stanie wywozić tam następujące artykuły: *zwierzęta, mąkę, cukier, drzewo budulcowe, węgiel, tkaniny bawełniane, wyroby z żelaza, napoje spirytusowe, naftę, benzynę, smary, cement, worki jutowe* i t. d. Wykaz ten pokrywa się z najważniejszemi pozycjami przywozu Egiptu.

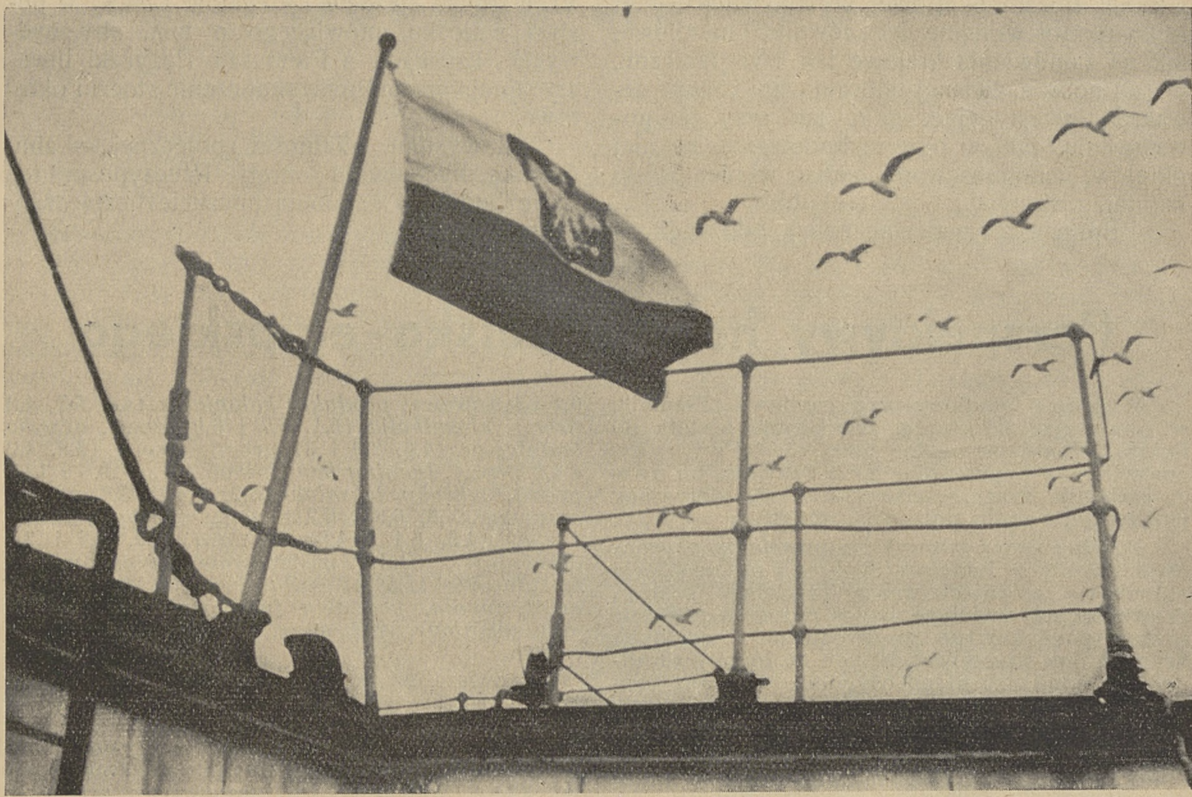
Pod względem wywozu, handel Egiptu cechuje przewaga jednego artykułu — bawełny (surowca), stanowiącego w 1928 r. 80,4% ogólnej wartości eksportu tego kraju, w 1929 — 80%, w r. 1930 — 74,5 proc., w r. 1931 — 70,1 proc., w r. 1932 — 66,2 proc. i t. d. Na następnem miejscu znajdują się ziarna bewełny (w tych samych latach stanowiły od 5 do 6,5% całości), ryż, cebula i cygara.

Można więc powiedzieć, że Egipt przywozi wszystko, a wywozi samą bawełnę.

Mimo tak pomyślnych warunków eksportowych polska ekspansja handlowa musi być przygotowana na trudności wynikające z silnej konkurencji innych państw. Najpoważniejszym konkurentem na rynku egipskim jest Anglja.

Przywóz z Anglji, stanowił na nim w roku 1926 — 22 proc., w r. 1927 — 26 proc., w r. 1928 22 proc., w r. 1929 — 21 proc., w r. 1931 — 22,6 proc. i w r. 1932 — 24 proc. W tych samych latach wywóz Egiptu do Anglji (naturalnie w pierwszym rzędzie surowce bawełny), stanowił 45, 39, 38, 34, 35,5 37,8 proc. całości. (Operuję liczbami, odnoszącemi się przeważnie do okresu pomyślnej konjunktury gospodarczej na rynkach światowych). Dalsze miejsce zajmowały: Niemcy z 8 proc. importu i 8,9 proc. eksportu w roku 1931 i 7 proc. imp. i 9,6 eksp. w r. 1932; Francja z 9,8 proc. imp. i 12,8 proc. eksp. w r. 1931 i 7,2 imp. i 10,3 eksp. w r. 1932; Italja z 9,2 i 6,0 proc. eksp. w r. 1931 i 8,9 proc. eksp. i 8,0 imp. w r. 1932; Japonja z 4,9 proc. imp. i 4,6 eksp. w r. 1931 i 7,8 proc. eksp. i 4,6 imp. w r. 1932; Stany Zjednoczone Ameryki Północnej z 4,3 proc. imp. 2,4 eksp. w r. 1931 i 3,2 proc. imp. i 4,8 proc. eksp. w r. 1932, oraz Z.S.S.R. z 1,4 imp. i 5,9 eksp. w r. 1931 i 2,6 proc. imp.

Zarówno z tego powodu, jak prawdopodobnie i z tych względów, że nie zwracano przed wyprawą propagandową Ligi Morskiej i Kolon-



Polska bandera w rejsie handlowym *fot. A. Łuszczyński*

jalnej należytej uwagi na rynek egipski, bilans naszego handlu z Egiptem był i jest stale ujemny. Wykaz towarów polskich, wywożonych do Egiptu obejmuje dosyć liczne rodzaje artykułów, niestety reprezentowanych w bardzo nieznacznych ilościach.

Polska wywozi do Egiptu *wyroby skórzane, ciesielskie, stolarskie, meble, rury, wyroby fajansowe, szklane, oleje i smary, mydło, przetwory chemiczne, żelazo i stal, wyroby kotlarskie, ślusarskie, łańcuchy, wyroby z blachy, drut, gwoździe, wyroby z mosiądzu i cynku, materjały elektrotechniczne, instrumenty muzyczne, książki, pisma i obrazy, tkaniny bawełniane, półwełniane i wełniane, bieliznę, odzież, konfekcję i galanterję, obuwie, wyroby z włosów i z porcelany, gumę elastic'a, miękką i twardą, maszyny włókiennicze, wyroby z papieru, przędzę konopną i jutową, liny, powrozy i szpagat, węgiel kamienny, smoły, azbest, nawozy sztuczne, zboże strączkowe, mąki wszelkie, cukier, spirytus i cement.* Wykaz powyższy obejmujący 58 pozycji jest najwymowniejszym dowodem różnorodności artykułów, jakich poszukuje rynek egipski i jakich jednocześnie może mu dostarczyć Polska. Wartościowo pierwsze miejsce w wykazie powyższym zajmują: *wyroby stolarskie, z blachy, meble, cukier i materjały wełniane.*

W roku pomyślnej konjuktury gospodarczej (rok 1926), *Polska przywiozła z Egiptu towarów na 12 miljonów 419 tys. złotych*, w tem podstawowego towaru importowanego przez nas z Egiptu — bawełny — na sumę 12 milj. 61 tys., *wywiozła zaś towarow za jeden miljon 779 tys. zł. Saldo ujemne na naszą niekorzyść wynosiło więc sumę 10 miljonów 440 tysięcy.* Na wywóz do Egiptu złożyły się przedewszystkiem wyroby gotowe na sumę jednego miljona 580 tys., w tem wyrobów bawełnianych *tylko na sumę 36 tysięcy* i wełnianych na sumę 554 tysięcy złotych. W latach następnych przywóz z Egiptu wynosił: w r. 1927 na sumę 11132 tys. zł., w tem bawełny za 10716 tys., w r. 1928 — 14319 tys., w tem bawełny na 13769, w r. 1929 — 17326 tys., w tem bawełny na 16853 tys., w r. 1930 — 13535 tys., w tem bawełny na 12770 tys., w r. 1931 — 12120 tys., w tem bawełny na 10631 tys. i w r. 1932 — 8821 tys., w tem bawełny na 8731 tys.

W tym samym okresie wywóz z Polski do Egiptu wynosił: w r. 1927 sumę 1779 tys., w tem materjałów bawełnianych za 6 tys., w r. 1928 — 2996 tys. w tem materjałów bawełnianych *za 4 tysiące* (dosłownie!); w r. 1929 — 4637 tys., w tem matejałów bawełnianych za 26 tys., w r. 1930 — 5017 tys., w tem materjałów bawełnianych za 257 tys. i w r. 1932 — 2639 tys., w tem materjałów bawełnianych za 13 tysięcy.

Krzyczące przeciwstawienie, stanowią pozycje przywozu bawełny z Egiptu do Polski i wywozu materjałów bawełnianych do Egiptu. Przeciwstawność ta jest tembardziej rażąca, że według wyżej przytoczonych danych import materjałów bawełnianych do Egiptu *wogóle*, wynosi 11 — 12 procent całego importu tego kraju.

Saldo ujemne handlu z Egiptem w tysiącach złotych w latach 1926 — 1931 wynosiło kolejno 10440, 9404, 111323, 8550 i 1995 tysięcy.

W przeciągu pięciu lat z Polski do Egiptu bez rekompensaty odpłynęło 41 miljon 712 tysięcy złotych.

Wymowa tego faktu, zwłaszcza w zestawieniu z możliwościami wywozowemi Polski w bardzo znacznym stopniu pokrywającemi się z zapotrzebowaniami Egiptu jest aż nadto oczywista. Ożywienie polskiego eksportu w tym kierunku jest więcej niż pożądane — *jest naglącą koniecznością gospodarczą.*

Dlatego też trzeba stwierdzić, że pierwszy etap podróży Elemki został dobrany jaknajszczęśliwiej.

D. S.

Na marginesie studjów wyższych

W bilansie polityki międzynarodowej udział Polski znaczy się pozycjami dodatnemi. Stan ten, będący obecnie w okresie początkowym, winien być otoczony czujnością, aby pozycji tej nietylko nie utracić, lecz dążyć do stopniowego jej wzmacniania. Kwestja ta, to nietylko przedmiot opieki i wysiłku czynników rządowych, lecz również tej części społeczności, która w przyszłości ma kontynuować rozpoczęte już prace. Najważniejszą cechą polityki obecnej, która toruje Polsce drogę do wielkości—jest nowy niespotykany w tradycji dziejów naszych rys — stosowanie słusznych, ale całkiem nowych metod, wypływających zresztą z potrzeb istniejących, a przejawiających się tak w sprawach politycznych, jak i gospodarczych. Stało się to wynikiem nowych warunków życia naszego, jakie wytworzyły się w pierwszej mierze przez wykorzystanie morza do celow gospodarczych.

Wciągnięcie tego czynnika do utartych już metod, regulujących nasze życie, dawało pozytywne wyniki w naszym bilansie handlowym, a w świecie międzynarodowym przywracało szacunek. W chwili, gdy praca nasza na terenie życia światowego nabierać zaczyna właściwego rozmachu, gdy z naszego wybrzeża morskiego chcemy wypłynąć w szeroki świat, gdy plany licznych zamierzeń wybiegają poprzez krajobraz helski hen, ku dalekim nieznanym horyzontom, koniecznem jest spojrzeć rzeczywistości w oczy i zapytać. Jak się przedstawia ta siła narodu, która w dalszym ciągu stanowisko nasze w świecie ma wzmacniać, która przez nawiązanie właściwej łączności z całym światem, budować będzie wewnątrz państwa siłę i dobrobyt?

Na pytanie to musimy odpowiedzieć nie inaczej, jak ścisłym rachunkiem. Zagadnienie to tembardziej przeraża, gdy myślą biegniemy w przyszłość, bo już obecnie na naszym odcinku życia morskiego, daje się odczuwać brak ludzi z odpowiednio fachowem przygotowaniem. Co gorsza, bo mimo piętnastoletniego okresu posiadania morza i stopniowego rozwoju pewnych dziedzin życia gospodarczego, wiążącego się z nim, w charakterze studjów nic się nie zmieniło w kierunku wypełnienia luki w przygotowaniu wykwalifikowanych sił. W rezultacie absolwent nauk prawniczych, czy ekonomicznych stara się o posadę w przemyśle rybołówczym — nie otrzymując jej powiększa grono ludzi wykształconych bez przyszłości.

Przyczyna, że zainteresowania młodzieży akademickiej nie mogą zboczyć ze starego wydeptanego gościńca leży bezsprzecznie w wybitnie lądowej, o szczupłym zasięgu, mentalności naszej, lecz odpowiedzialność wychowawczą ponosi tu ta część społeczeństwa, która wykształceniem tej młodzieży kieruje.

Wprawdzie już obecnie na niektórych uczelniach pisze się pewne prace o tematach morskich, lecz w ogólnym programie nauk są one czemś tak małem i tak śmiesznie niepotrzebnem, że tylko więksi entuzjaści zagadnień morskich zadają sobie trud ślęczenia nad podobnemi pracami. W okresie ostatnich sześciu lat na wydziale inżynierji wodnej Politechniki Warszawskiej — pracą na temat budowy portów wykonywało stosunkowo duży procent, jednak zainteresowanie to w pewnych latach zanikało zupełnie. Tak w roku 1930 na ogólną ilość 17 studentów — 6-ciu pracowało nad tym tematem, w roku 1931 na 13 — 4-ch, w roku 1932 na 5-ciu — 3-ch, a już w roku 1933 na ogólną ilość 5-ciu nie znalazła się ani jedna praca. Rok 1934 przynosi pewną zmianę, bo, na ogólną ilość 25 prac, pięć prac jest na temat budowy portów, lecz rok bieżący, 1935 znów rozwiewa wszelkie złudzenie, bo na 9 prac — niema żadnej na temat morski.

Ta odrobina optymizmu załamuje się zupełnie, gdy porównamy z tym samym wydziałem Politechniki Lwowskiej, gdzie dotychczas nie ujrzała światła dziennego żadna praca z zakresu budowy portów, ani na inny temat odnoszący się do życia morskiego,

W programie nauk tego samego wydziału widnieje wprawdzie budownictwo morskie, lecz jako przedmiot nadobowiązkowy, wykładany przez pół roku dla piątego roku studjów.

Istnieje natomiast pewne zainteresowanie sprawami żeglugi śródlądowej. „Żegluga śródlądowa i regulacja rzek", jest przedmiotem obowiązkowym. Co roku powstaje szereg nowych projektów i prac. Nie lepiej przedstawia się sprawa na wydziale mechanicznym politechniki lwowskiej, gdzie prace z budowy dźwigów portowych należą do białych kruków.

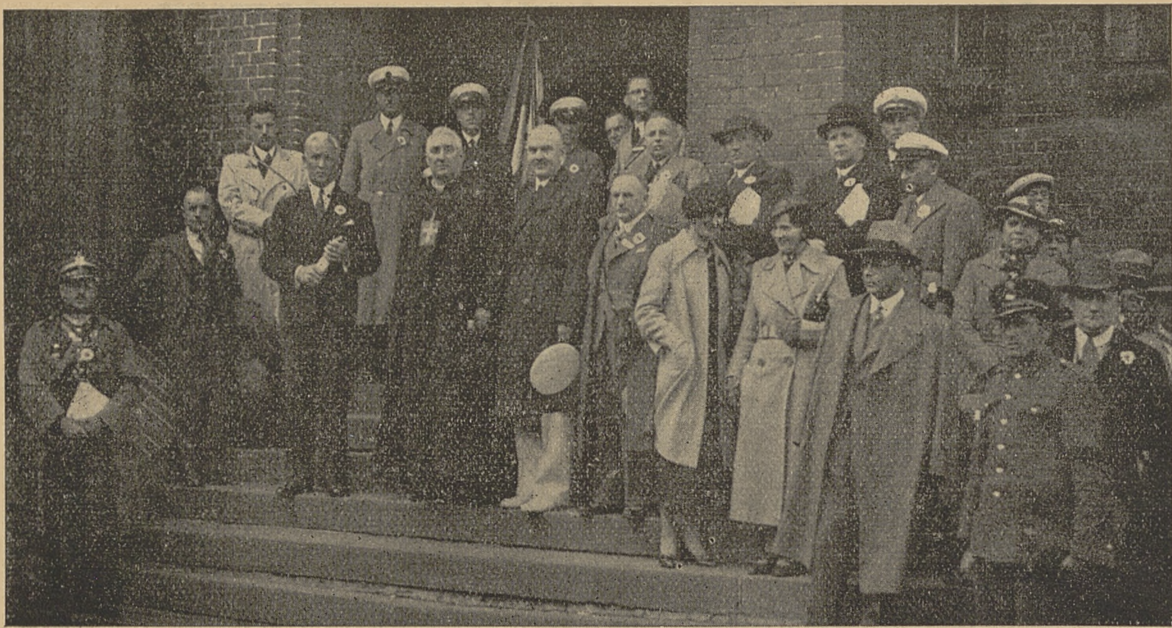
Studja uniwersyteckie przedstawiają się jeszcze bardziej w kolorach pesymistycznych. W seminarjach ekonomicznych, prawa międzynarodowego, na wydziale humanistycznym — prac, które projektami wybiegają w naszą przyszłość morsą, — niema prawie zupełnie. O ile w uniwersytecie Jana Kazimierza we Lwowie udało się wyszukać pewne prace na tematy morskie (opracowane na wydziale humanistycznym), o tyle w uniwersytecie warszawskim, żadnych rzeczowych prac niema. Bo tych kilka dosłownie, prac publicystycznych nie naukowych opartych na popularnych broszurkach nie można brać pod uwagę. Zresztą niezbyt imponujące są dane z uniwersytetu lwowskiego, co najsmutniejsze, że stosunek ilościowy zainteresowania tematami morskiemi nie przekracza dwuch proc., przy takim przedmiocie na wydziale humanistycznym, jak geografja.

Zainteresowania słuchaczów geografji w Uniwersytecie Lwowskiem, z wyjątkiem dwóch prac asystentów tej katedry pp.: *M. Orlicza* i *Molickiego*, nie wybiegają tematami poza horyzont widziany z okna sali wykładowej. Kilka prac z zakresu historji gospodarczej nie ratują sytuacji, nie odbiegają bowiem tematami od okresu średniowiecza.

Skolei należy przejść do szkół akademickich o typie handlowym.

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie.

Prace w okresie 1931 — 1934, dają pewną linję orjentacyjną w poszczególnych zainteresowaniach studentów. I tak w seminarjum z geografji gospodarczej prof. J. Lotha, w roku 1931/32 na czternaście prac, jedna tylko odbiegła charak-



Uczestnicy VI Zjazdu Delegatów L.M.K. w Gdańsku

terem od pozostałych, kurczowo trzymających się tematami gospodarczemi poszczególnych zagadnień gospodarki wewnętrznej. Praca ta p. t. „*Polskie zamierzenia kolonizacji wschodniego Peru i Angoli*", napisana przez p. Poprzęckiego Lechosława, dała syntetyczne ujęcie naszych zamierzeń kolonizacyjnych na danych terenach zamorskich. Natomiast w roku 1932/33 w tym samym seminarjum, mimo, iż na jedenaście prac, sześć poruszało zagadnienia bądź państw europejskich, bądź zamorskich, jednak kwesje te poruszane były w całkowitej izolacji od potrzeb naszego życia gospodarczego.

W seminarjum z geografji ekonomicznej w roku 1931/32, prof. Sujkowskiego, znów na dwadzieścia dwie prace, znajdujemy trzy prace, poruszające takie zagadnienia, jak: „*Gdynia jako port handlowy*", „*Wychodźtwo polskie do Stanów Zjednoczonych Ameryki w latach powojennych*" i „*Węgiel w wywozie do krajów skandynawskich*".

W roku zaś 1932/33 na dziewiętnaście prac — cztery poruszały zagadnienia tego rodzaju, jak: „*Polskie rybołóstwo bałtyckie*", „*Wywóz drzewa z Polski*" z uwzględnieniem roli Gdyni i Gdańska i „*Stosunki gospodarcze polsko - szwedzkie*", Czwartą pracę w tym okresie stanowiło zagadnienie dróg wodnych w Polsce.

W tym samym okresie akademickim w seminarjum z zagadnień przemysłu w Polsce, na jedenaście prac jest jedna na temat: „*Eksport węgla polskiego drogami morskiemi*".

Inne lata znaczą się mniej lub więcej podobnemi stosunkami, na uwagę zasługują jeszcze tematy prac dyplomowanych w roku 1933/34, na ogólną liczbę stu trzydziestu dziewięciu prac, cztery zaledwie oparte są na zagadnieniach morskich, spośród których jedna tylko mówi wyłącznie o polskim handlu morskim.

O ile zainteresowania handlowe i kolonjalne w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie, mają już pewne wyraźne początki, o tyle we Lwowie w Wyższej Szkole Handlu Zagranicznego, zainteresowania tego niema zupełnie.

Trudno sobie wyobrazić na jakich realnych podstawach wobec tego oparła się teorja handlu zagranicznego w tej uczelni, bo trudno sobie obecnie handel zagraniczny Polski wyobrażać bez udziału drogi morskiej.

W Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie — sprawa studjów nad zagadnieniami kolonizacyjno-zamorskiemi — nie znalazła również realnego rozwiązania. Istniał wprawdzie projekt utworzenia katedry do zagadnień kolonjalnych i kolonizacyjnych, jednak z niewiadomych przyczyn projekt ten nie doczekał się realizacji.

Ujęcie tego zagadnienia w formę artykułu nie pozwala na podanie zestawień z wszystkich wyższych uczelni w Polsce.

Z całego szeregu cyfr, zestawień — należy wyciągnąć ostateczny wniosek.

Przeprowadzony rachunek każe przewidywać na przyszłość brak inteligencji, przygotowanej fachowo do prac w dziedzinach naszego życia, związanych z morzem, czy to w dziedzinie hadlu zamorskiego, czy rybołóstwa, czy w jakiejkolwiek innej.

Sprawa ta, tak bezpośrednio dotycząca naszej przyszłosci musi znaleźć jaknajszybsze rozwiązanie przez odpowiednią reformę studjów. Otwarcie szkoły o charakterze wyższym z przedmiotami przygotowującemi do wszystkich dziedzin życia morskiego, oraz reorganizacja studjów, idąca w kierunku wprowadzenia obowiązkowego na pewnych wydziałach przedmiotów, wiążących się z danym wydziałem, a traktujących wyłącznie o zagadnieniach morskich — to najbardziej paląca potrzeba chwili.

Od przygotowania bowiem sił fachowych w dziedzinach życia morskiego, zależy rozwój naszej siły, wrost naszej potęgi.

Stanisław Zadrożny

PRAKTYKA ŻEGLARSKA

Historja żeglarstwa i regaty jachtów o puhar Ameryki

Dawno, bardzo dawno, morze było jedną wielką, nieznaną słoną wodą, po której żeglowały tylko stada ogromnych rekinów i inne potwory morskie, co znaczniejszych kalibrów. Miały one hegemonję na morzu, a rejsy ich były proste, jak tory instynktu, bo nie musiały zbaczać z kursów, aby przyjrzeć się dziwnym jakimś pudełkom, pętającym się po bezmiarach wód i trzymającym się z rozpaczliwym uporem manjaka samej powierzchni morza, nawet podczas najgorszych sztormów, gdy przecież każda istota żyjąca, obdarzona przez naturę choć cieniem rozsądku płynie wgłąb aż do pasa cieszy.

Wreszcie na morzu zjawili się ludzie, aby przeprawić się na przeciwległy ląd, Ponieważ wtedy jeńcy wojenni nie mieli w obcym kraju żadnych rozrywek i wogóle umierali z nudów, więc pozwolono im dla rozrywki powiosłować sobie trochę na galerach. Dawano im całodzienne utrzymanie, wikt, opierunek i ze względów towarzyskich sadzano po dwóch przy wiośle, a na nogi zakładano żartobliwie ciężkie żelazne kajdany, aby im wpoić przekonanie, że są symbolicznie przywiązani do statku. Potem urządzano długie treningi i niewolnicy wiosłowali w takt uderzeń wielkiego bębna tam-tam... Czasem, gdy kapitan galery chciał popłynąć trochę szybciej, bo to jednostajne posuwanie się bywało trochę nudne, dawał znać muzykantom, którzy skinąwszy uprzejmie głową, z figlarnym uśmiechem przyśpieszali takt uderzeń. Wtedy zdarzało się, że jakiś niewolnik zasłabł nagle, ale na takie rzeczy zwracano baczną uwagę i odrazu wyjmowano go z łańcuchów, poczem dla zatuszowania sprawy wyrzucano ciało za burtę.

Tak zabawiali się starożytni na morzu. Żeglarstwo nie było jeszcze znane.

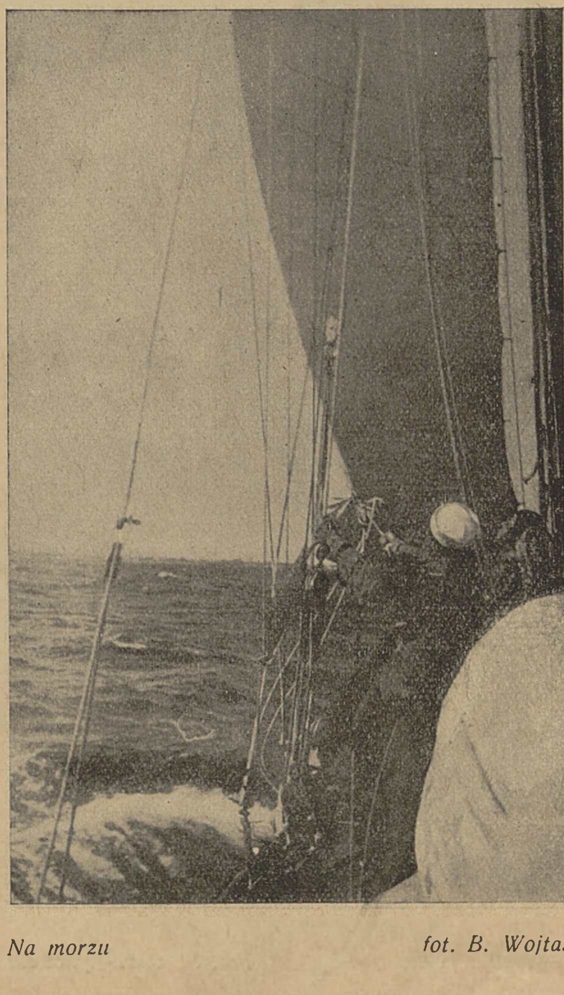
Żeglarstwo sportowe pojawiło się poraz pierwszy w Anglji, gdy Wschodnio-Indyjska — Kompanja Holenderska ofiarowała Królowi Karolowi II statek żaglowy „Mary", ożaglowany jako slup. Słynny współczesny konstruktor okrętowy Fincas Pett zbudował dla króla nowy statek według projektów „Mary" i ten pobił Holendrów na pierwszych regatach jachtów, urządzonych na Tamizie.

Od tego czasu weszło do języka angielskiego holenderskie słowo jacht, wymawiane w językach holenderskim i francuskim „jak", a w angielskim jot", służące do określenia statków, używanych tylko do celów sportowych, a nie zarobkowych.

Odtąd zaintresowanie się jachtingiem stale wzrasta, ale największy jego rozwój rozpoczyna się dopiero z chwilą powstania słynnego Jacht Klubu w Coves na wyspie Wight. Członkami jego byli początkowo emerytowani oficerowie angielskiej marynarki wojennej. Wkrótce klub otrzymał rzadki przywilej korzystania z bandery wojennej i prawa postoju jachtów w portach wojennych.

Później powstało w Anglji wiele jacht-klubów, ale Coves pozostało do dzisiaj Mekką sportu żeglarskiego. Jeżeli kto chce nabyć pełnomorski, rasowy jacht, zdatny do dalekich włóczęg po morzach południowych, jeżeli chce zobaczyć prawdziwe jachty, to jedzie do Coves na wyspę Wight, leżącą na południowych wybrzeżach Anglji. Tam znajdzie wszystko, czego szuka.

Co roku tenże Royal Yacht Squadron urządza doroczne wielkie regaty, które są powszechnie znane pod nazwą tygodnia regat w Coves i ściągają najznakomitszych zawodników.



Na morzu *fot. B. Wojtas*

Ale w połowie XIX wieku zaszedł fakt, który wywołał przełom w dziejach jachtingu. Fakt napozór nieznaczny, który jednak stał się źródłem najzaciętszych walk między Anglją a Ameryką, — fakt, który w sposób decydujący wpłynął na odebranie Anglji hegemonji w dziedzinie jachtingu i uznanie jachtów amerykańskich za najlepsze jachty świata.

Faktem tym było założenie w St. Zjedn. Ameryki Półn. pierwszego klubu jachtowego pod nazwą New York Yacht Club. Z powstaniem tego klubu wiąże się właśnie sprawa walk o puhar Ameryki.

Było tak: Podczas, gdy Anglicy budowali wąskie, głęboko siedzące, ciężko obalastowane kutry, konstruktorzy jachtów amerykańskich stworzyli typ całkiem inny: zbudowali jachty stosunkowo szerokie z lekkim balastem i ożaglowaniem typu slup.

W roku 1851, pamiętnym dla Anglików roku, zaszedł najbardziej doniosły fakt w sporcie żeglarskim. W czasie międzynarodowych regat dookoła wyspy Wight Ameryka nie poraz pierwszy wystawili swój słynny szkuner „America", który, górując znacznie większemi zaletami technicznemi, zwyciężył bezapelacyjnie 14 najlepszych przeciwników angielskich. Puhar wartości 500 gwinei (około 15.000 złp.) ufundowany przez Royal Yacht Squadron przeszedł w ręce New York Yacht Club'u, który natychmiast ofiarował go, jako nagrodę na regaty międzynarodowe pod nazwą „Puhar Ameryki".

Tak zaczęły się zacięte walki, szlachetne współzawodnictwo w pięknym sporcie o palmę pierwszeństwa w śmigłości jachtów.

W ciągu 19 lat Anglicy nie mogli się zdobyć na rewanż. Wreszcie przybył do Cowes amerykański jacht „Sapho" i pobił najlepszy jacht angielski „Cambria". Właściciel jego zakwestjonował ważność biegu, a w następnem spotkaniu „Cambria" zwyciężyła amerykański jacht „Dauntless" w wyścigu przez ocean. Zachęcony tym wynikiem lord Ashburg, znany ówczesny sportsmen, wyzwał jachtsmenów amerykańskich do pojedynku na ich własnych wodach. Na starcie stanęło przeciwko Anglikowi 15 szkunerów amerykańskich. Po ciężkiej walce „Cambria" ukończyła bieg, zajmując 10 miejsce. Puhar Ameryki" został po raz drugi w rękach amerykańskich.

W następnym roku jacht „Livonia" i wogóle w dalszym ciągu w czasie corocznych regat jachty angielskie były stale bite przez amerykanów. Dopiero w roku 1886 jacht „Minerwa" znanego konstruktora Fife'a zwyciężył Amerykanów, ale triumf trwał krótko, bo w kilka lat później Anglicy zostali zwyciężeni na wszystkich regatach przez nowy jacht „Gloriana", amerykańskiego konstruktora Helshoffa. Przez szereg lat Anglicy wysilali się, aby odebrać puhar Ameryce, jednak zawsze bezowocnie. Wystarczy tylko wspomnieć o sir Thomasie Liptonie, królu herbaty, który kosztem wielu miljonów budował specjalne jachty wyścigowe, swoje słynne „Shamrock'i". Wszystko bez skutku. Wreszcie kilka lat temu zmarł, nie doczekawszy się zwycięstwa bandery angielskiej nad amerykańską.

„America Cup" zostaje po dzień dzisiejszy po tamtej stronie oceanu.

Tak się przedstawia sport jachtowy krajów o wysokiej kulturze żeglarskiej. Nasz, polski jachting na razie stoi dopiero na pierwszym stopniu rozwoju. Teraz, gdy mamy zaledwie kilkadziesiąt własnych jachtów, gdy nie mamy jeszcze stoczni jachtowych, trudno nam robić jakiekolwiek porównania. Poczekajmy jednak jeszcze kilkanaście lat, a tymczasem poznajmy wszyscy nasze morze, zainteresujmy się jachtingiem, tym królewskim sportem. Spróbujmy pojechać na letni obóz jachtowy Akad. Zw. Morskiego, wybróbujmy nasze siły!

Przyszłość Polski na morzu — ta jedyna gwarancja niezależności i dobrobytu jest tajemniczą i niezbadaną, ale zależy od nas. Zasłona kryje niepewność: zerwijmy ją! Czeka nas walka o rzecz najistotniejsza: o naszą własna przyszłość. Czyż byśmy nie potrafili o to walczyć?!

Musimy wszyscy zwrócić się na morze, poznać je, zgłębić jego tajemnicę. A wtedy: — zobaczymy!!!...

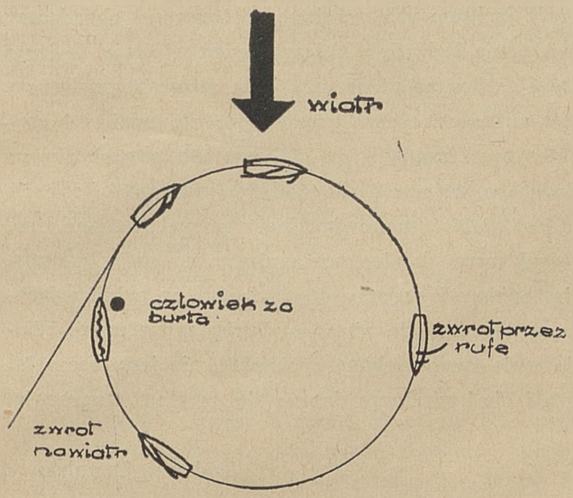
Jul. Wachtel



Wyjazd z portu *Fot. St. Jaxa-Bykowski*

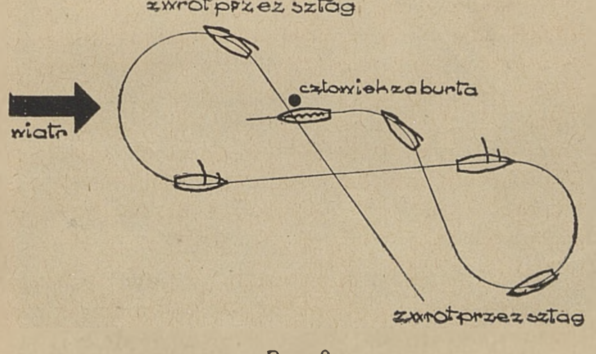
Człowiek za burtą!

Manewr „człowiek za burtą“ jest manewrem bardzo ważnym i dobre jego wykonanie decyduje nieraz o życiu ludzkiem. Do precyzji w wykonaniu tego manewru dojść można tylko przez ciągłe ćwiczenie.



Rys. 1

Gdy ktoś wypadnie z pokładu jachtu za burtę, pierwszy, który wypadek ten zauważył, oznajmia to głośnym i dobitnym okrzykiem: „Człowiek za burtą!“ Kapitan jachtu, względnie ten, który go w danej chwili zastępuje, wydaje komendę: „Koło ratunkowe za burtę! Na stanowiska manewrowe!“ Znajdujące się na jachcie koło ratunkowe należy natychmiast wyrzucić z rufy jachtu. Jeden z członków załogi zostaje specjalnie wyznaczony do obserwowania tonącego. W czasie manewrów, które dla uratowania

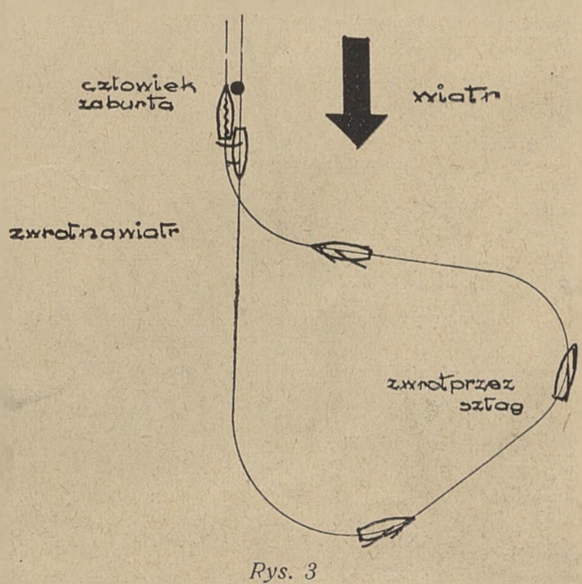


Rys. 2

„zgrabnego“, będą musiały być wykonane, bardzo łatwo stracić go z oczu, a odnalezienie człowieka, zwłaszcza na wzburzonem morzu, jest rzeczą bardzo trudną. Obserwator musi stale wiedzieć, gdzie się tonący znajduje. Dobrze jest już zgóry wyznaczyć obserwatora, na wypadek alarmu „Człowiek za burtą!“ Jeżeli jacht jest duży i posiada szalupę, należy ją zaraz po wyrzuceniu koła, spuścić na wodę i wysłać po tonącego. Na małym i zwrotnym jachcie będziemy się starali człowieka dostać spowrotem wprost na jacht. Manewry tu wykonywane będą identyczne z temi, które duży jacht musi wykonać dla wzięcia szalupy na pokład.

Pierwszym warunkiem udania się manewru będzie dostateczna ilość miejsca dla wykonania go. Należy więc dla zapewnienia sobie przestrzeni dla swobodnego manewrowania, nieco od miejsca wypadku odpłynąć i to tem dalej, im mniej zwrotny jest jacht.

Jeżeli wypadek miał miejsce, gdy jacht płynął beidewindem, znajdziemy się najszybciej na miejscu wypadku, wykonując zwrot przez rufę i płynąc dalej halfwindem, tak długo, dopóki „człowiek za burtą“ zwracamy dziobem na wiatr i samym rozpędem donie znajdzie się prawie na trawersie jachtu, wtedy chodzimy do niego tak, by jacht stanął, mając go po prawej lub lewej burcie. Rozumie się samo przez się, że przejść z halfwindu do kursu na wiatr, trzeba w takiej odległości od miejsca wypadku, by jacht swym rozpędem do tego właśnie miejsca doszedł. Odległość ta zależy od jachtu, stanu morza i siły wiatru. Ażeby ją trafnie ocenić, trzeba mieć sporo doświadczenia w tym kierunku. Jeżeli zwrotu przez rufę wyko-



Rys. 3

nać nie możemy, czy też nie chcemy, można podejść do człowieka w sposób pokazany na rys. 2. Trwa to jednak dłużej.

Gdy wypadek miał miejsce w czasie żeglugi fordewindem, odpływamy tak daleko, by mieć dostatecznie dużo miejsca do wykonania zwrotu przez sztag, podpłynięcia pełnym beidewindem lub nawet halfwindem do trawersu człowieka i wykonujemy zwrot na wiatr tak, by znowu samym tylko rozpędem dojść do ratowanego. I tu tylko doświadczenie wskaże jak daleko odpłynąć od miejsca wypadku i kiedy wykonać zwrot na wiatr.

Jeżeli wykonamy zwrot na wiatr za wcześnie i jacht do człowieka za burtą nie dotrze, musimy cały manewr powtórzyć. Jeżeli zaś wykonamy ten zwrot zapóźno i jacht minie go, mając znaczną szybkość, nie wolno próbować tonącego wyciągnąć na pokład. Nie uda się to prawie nigdy, a bardziej łatwo można mieć zamiast jednego dwu ludzi za burtą. Jeżeli wypadek miał miejsce w pobliżu lądu, skał, wysp, w porcie i t. p., jacht nie może całkowicie stracić szybkości, nawet w chwili brania człowieka na pokład. Utrata szybkości powoduje niezdolność jachtu do manewrowania, a to w powyższych warunkach mogłoby się tragicznie skończyć.

Dwa powyżej opisane sposoby podchodzenia do człowieka za burtą nie wiele się różnią od tych, które będą miały miejsce, gdy wypadek zaszedł przy żegludze halfwindem lub baksztagiem. Każdy żeglarz łatwo je sobie wyobrazi.

Jeżeli musimy manewr „Człowiek za burtą!" wykonać będąc samym na pokładzie, nie wolno nam tonącego tracić z oczu; zrezygnujemy wtedy raczej z dobrego manewru, aniżelibyśmy go mieli zgubić. Manewr cały należy wtedy wykonać możliwie szybko i tak dobrze, jak nam się to właśnie uda. Gdy możemy z jachtu wysłać szalupę po tonącego, obsadzamy ją dwoma ludźmi, z których jeden wiosłuje, a drugi steruje, śledząc przez cały czas ratowanego. Dobrze jest, zwłaszcza na wzburzonem morzu, ludzi tych zaopatrzyć w kamizelki ratunkowe lub pasy korkowe. Tonącego wciągamy do szalupy przez rufę, a o ile to jest niemożliwe, owiązujemy go pod pachami liną, której drugi koniec uwiązujemy do rufy szalupy. Następnie wiosłujemy do stojącego w pobliżu jachtu, podchodząc do niego od burty zawietrznej. Wiosłowanie z człowiekiem „na holu", nie jest rzeczą łatwą i obaj wioślarze dobrze się przytem napracują.

Tadeusz Łempicki.



Na statku handlowym *fot. A. Łuszczyński*

MORZE w LITERATURZE PIĘKNEJ

POD REDAKCJĄ ZBIGNIEWA JASIŃSKIEGO

Antologja poezyj marynistycznych

Główna Księgarnia Wojskowa w Warszawie przystąpiła do wydania antologji, p. t. **„Morze w poezji polskiej“**, z której przytaczamy słowo wstępne autora.

W skromnych ramach tej książki, opracowanej przez kompilatora przygodnego raczej, pragnąłem zawrzeć pewien całokształt naszego dorobku poetyckiego, dotyczącego morza.

Chęć wydania takiej antologji spowodowana została głównie trzema przyczynami: 1) dla uratowania marynistyce szeregu utworów o morzu, rozproszonych i zagubionych w setkach czasopism i książek; 2) dla wykazania, że, mimo błędnej o tem opinji, marynistyka w polskiej literaturze pięknej reprezentowana jest już wcale poważnie, zarówno, jeśli chodzi o liczebność utworów, ich wartość artystyczną, jak i o nazwiska autorów; 3) dla umożliwienia łatwego wyboru tym wszystkim, którzy szukają odpowiednich utworów, nadających się do recytacyj, np. podczas uroczystości w Święto Morza.

W antologji tej jednak nie należy szukać tylko poezyj t. zw. polskiego morza. Nie o Bałtyk mi chodziło, lecz o morze wogóle, — nie o wąski skrawek polskiego wybrzeża, lecz o widoczne poprzez gdyńskie wrota na świat, a przeczuwane najdawniejszemi tęsknotami młodzieńczemi — szerokie, tęgie tchnienie oceanicznych wichrów: o poezję pulsującej rytmiki fal, rozkołysanych szlaków wodnych, poezję dna morskiego, serc marynarskich wreszcie. Chodziło mi o tę marynistykę istotną, na chleb niezamienianą.

Przy układaniu antologji, z niezliczonego mnóstwa gromadzonych od kilku lat utworów morskich — dobierałem takie, które mnie osobiście odpowiadały najbardziej. Czy są one najlepsze i czy, złożone razem, wiernie odźwierciadlają to, co nazywa się oddechem morza — jest, oczywiście, rzeczą dyskusji. W każdymbądź jednak razie, wszystkie utwory są wolne od jakichkolwiek większych błędów marynistycznych, literacko zaś są conajmniej poprawne.

Praca tego rodzaju powinna obejmować możliwie wszystkie nazwiska celniejszych marynistów, choćby nawet przygodnych. Niestety, szczupłe ramy książki i brak kilkunastu pozwoleń autorskich nie pozwoliły mi na zupełne wyczerpanie możliwości. Z tych i z innych względów, pominięto tu także zarówno twórczość marynistyczną stuleci ubiegłych, aż do Mickiewicza i Słowackiego włącznie, jak i regjonalną twórczość poetów kaszubskich (ten odcinek pracy został już, zresztą, z powodzeniem pokonany przez dr. Władysława Pniewskiego, autora kaszubsko - pomorskiej antologji p. t. **„Morze polskie i Pomorze w pieśni“**). Mimo jednak tych braków, książka zawiera przeszło sto pięćdziesiąt utworów morskich, pióra zgórą sześćdziesięciu autorów: począwszy od Asnyka, a kończąc na najmłodszych przedstawicielach spółczesnej awangardy poetyckiej *).

Zawód spotka tych, którzy w antologji tej zechcą widzieć przedewszystkiem jakiś chronologiczny przekrój poprzez nawarstwioną z biegiem lat poezję marynistyczną, — czy jakąś galerję profilów poetyckich poszczególnych autorów, — nie jest to bowiem antologją poetów morza, lecz antologja przedewszystkiem poezyj morskich. Dlatego została ona ułożona nie według nazwisk autorów, a tematami, t. j. została podzielona na pewne cykle, w których poszczególne utwory różnych autorów łączą się z sobą pewną wspólną, dominującą cechą uczuciową lub rzeczową. Tam, gdzie jakiś utwór można byłoby włączyć zarówno do tego, jak innego cyklu, — kierowałem się osobistym stosunkiem do danego utworu.

Właściwy zbiór poezyj morskich poprzedzony został obszerniejszem omówieniem marynistycznej literatury pięknej (z pominięciem, oczywiście, utworów prozą), — do zbioru zaś dodałem niezbędne „Objaśnienia“, zwłaszcza z zakresu fachowego słownictwa marynarskiego, a śród nich i inne, dla czytelników o mniejszym zasobie wiadomości ogólnych.

Całość zamknięta została krótkiemi charakterystykami literackiemi sylwetek poszczególnych poetów wraz z ich pozycjami bibljograficznemi, — dalej: wykazem nazwisk oraz dwoma skorowidzami, krzyżowym i działowym, które pozwolą na prędkie zorjentowanie się w szczegółach antologji.

Zbigniew Jasiński.

---

*) W antologji reprezentowani są następujący poeci: A Asnyk, A. Baumgardten, A. Bogusławski, J. Brzechwa, J. Brzękowski, J. Brzostowska, J. Czechowicz, W. Czereśniewski, M. Czerkawska, J. Czyżewicz, Z. Dytel, M. Freudman, J. R. Gietling, E. Herbert, T. Hollender, Z. Hudek, A. Janta-Połczyński, Z. Jasiński, M. Jasnorzewska (Pawlikowska), W. J. Kapuściński, W. Karczewska, Cz. J. Kączkowski, R. Kołoniecki, J. Korczakowska, Z. Kosidowski, J. Kott, J. Kurek, A. Kwiecińska, A. Lange, S. J. Lec, L. Lewin, F. Lipiński, M. Lisiewicz, J. Łobodowski, A. Madej, T. Miciński, S. Mioduszewski, E. Morski, L. H. Morstin, B. Ostrowska, J. Pietrkiewicz, A. Prędski, Z. Rabska, H. Radowiecki, J. B. Rychliński, L. Rydel, A. Rzeczyca, W. Słobodnik, A. Słonimski, K. Sowiński, L. Staff, J. Stępowski, S. Stojan, A. Szczęsny, J. A. Teslar, M. Turwid, W. J. Turzański, J. Tuwim, L. Urbańska, K. Wierzyński, J. Zabierzewska, ZB—GK i W. Zechenter.



Robert Gibbings — Mewa

ANTONI MADEJ

Nad morzem

I.

Na łąkach nieba pasą się baranki,
szybują łódki żaglowe po morzu.
Nad morzem białe są poranki,
i białe mewy, co krzykiem nas trwożą.

II.

Srebrem się perli poszum głuchy.
Z atramentowych wód otchłani
sypią się blaski białopuche,
gołębiopióre kipią piany.
Łagodny powiew krople sączy
cichego szczęścia w światło morza.
Różaną rękę dzień położył
na skrzydła białe mewy rączej.
I w dziób jej złotą jasność wlewa,
karmi ją lśniącym nieb szafirem.
I oto płyną niebem skwiry
tęsknoty mewiej...

JÓZEF ANDRZEJ TESLAR

Morze w południe

Znużone skwarem
morze się zaciągnęło
wielgachnem białem prześcieradłem,
i przewróciwszy się na drugi bok,
śpi — toć już południe —
i oddech jego słychać jednostajny
w kamieniach portu i na miękkiej plaży.
Więc wszystkie chmury
poszły cichutko za góry,
aby cień żaden nie drażnił go we śnie.
Żaden go okręt zbudzić się nie waży,
wszystkie za molo schowały kominy,
maszty i liny,
a tylko, jako wartownik na straży
zatrąbił w porcie holownik,
a potem ziewnął — i usnął...

Morze oczami kresowego chłopa

Poglądy prawie każdego człowieka, oswojonego ze sztuką czy choćby umiejętnością pisania, na twórczość (lub „twórczość") bliźnich bez talentu — zwykle sprowadzają się do jedynego, króciuchnego zaokrąglenia w słówku, na którego dnie często mieści się tyleż pogardliwie-złośliwiej ironji, ile bezmyślnego sadyzmu. Słówko to brzmi „grafomanja".

Jakież są cechy grafomanji? Dwa słowniki, jakie mamy w tej chwili pod ręką, w definicjach dość skąpe, a mianowicie: „*Encyklopedja powszechna*" Trzaski. oraz znacznie lepszy „*Słownik wyrazów obcych*" Arcta — głoszą niemal jednakowo: „*Grafoman—ten, co ma manję pisania utworów literackich, nie posiadając talentu; lichy autor*". Pozatem w słowniku Arcta: „*Grafomanja— manja pisania*". Dobrze, ale co to jest m a n j a i co to jest t a l e n t? W tymże słowniku, m. in.: „*Manja— pociąg, słabość, namiętność*". „*Talent — wybitna zdolność umysłowa, przechodząca zwykłą miarę*". Hm, ale cóż jest tą z w y k ł ą m i a r ą? Dla chłopa kresowego, niezawsze umiejącego czytać, już napisanie listu może być sztuką niezwykłą i wybitną, choć nam się to wydaje umiejętnością zasadniczą.,.

Linję demarkacyjną między twórczością artystyczną a grafomańską niełatwo jest wytyczyć: inna będzie w tem, a inna w tamtem środowisku, według tych, a tamtych kryterjów. Niezwykłe według nas wartości artystyczne mogą być niezrozumiałe, a nawet śmieszne i niemądre w oczach ludzi, do tego nieprzygotowanych, — tak, jak nam śmiesznym i naiwnym wydać się może ich rodzaj twórczości, im właściwej i dla nich ciekawej.

Każdy, najzdolniejszy nawet poeta ma manję pisania, ma do pisania „*pociąg, słabość, namiętność...*" I niezawsze dobrze czynimy, mianem grafomana obarczając człowieka o mniejszym zasobie wiedzy, a zatem i środków literackich do wyrażania myśli, który — jak pisze „*Merkuryusz Polski Ordynaryjny*" (nr. 15. 1934) w kapitalnej satyrze na tego rodzaju twórców — mimo to „*czuje w sobie jakąś iskrę, coś, co go zmusza do twórczości, jakieś tęsknoty, jakieś pragnienia niezaspokojone. Przecież i jemu owiewa głowę tchnienie Poezji, i jego dusza przeżywa mgliste, niesformułowane, a bardzo skomplikowane procesy, które z nieodpartą siłą prą do wyładowania się na papier*".

Tak właśnie jest. Twórczość grafomanów może być nietylko usprawiedliwiona, ale nawet ciekawa. Nawet pożyteczna, mimo braku uznanych wartości artystycznych w formie wyrażania myśli: pożyteczna wówczas, gdy daje nam możność wniknięcia w psychikę ludzi prostych, gdy staje się przyczynkiem do badań socjologicznych.

Komu znana jest księga Jakóba Wojciechowskiego lub „*Pamiętniki Bezrobotnych*" czy niedawno wydane przez Instytut Gospodarstwa Społecznego „*Pamiętniki Chłopów*", ten w tych — według ogólnie przyjętych mierników — utworach bezwzględnie grafomańskich, dojrzał niejeden ciekawy i wartościowy szczegół, pozwalający na wniknięcie w umysłowość i życie ludzi z nizin społecznych: co myślą, jak czują, czego pragną?...

Lub — czy obchodzi ich sprawa polskiego morza?...

* * *

Stary Awsiuk jest rolnikiem z Sokołowa, wioski w powiecie dziśnieńskim; ma tam coś niewiele ponad hektar gruntu. Stary Awsiuk chciałby, aby syn jego został — jak i on — rolnikiem: żeby jeść, trzeba chodzić koło ziemi-żywicielki. A młodemu Awsiukowi co innego w głowie: odkąd skończył 7 oddziałów wieczorowej szkoły dokształcającej, chciałby uczyć się i uczyć... Stary Awsiuk nie pozwala: czasu szkoda, pieniędzy i rąk do pracy. Młody tedy rzuca dom, zaciągając się do wojska na ochotnika. Odsłużył wojsko i w poszukiwaniu pracy trafił do Gdyni, gdzie udało mu się znaleźć zaokrętowanie na polskim statku, na którym przebył kilka miesięcy. Do rodzinnej chaty ściągnęła go napowrót tęsknota, — ale odkąd poznał morze, nie umie zapomnieć o niem... Po dwóch latach od dnia powrotu pisze swój pierwszy „poemat", nieporadny, pełen naiwnego patosu i błędów już nietylko z zakresu poetyki, lecz ortograficznych, stylistycznych, gramatycznych. „Poemat" ten otrzymał tytuł „*Iskra*" — *opowiadanie podchorążych marynarki wojennej* — 28 makiem zapipisanych stron, wyrwanych z bruljonu.

Wraz z tym poematem (odrzućmy cudzysłów) do redakcji „*Szkwału*" nadszedł list Awsiuka, o mimowolnie tragicznej szczerości w opowiadaniu, w którem wyraża wielką chęć do nauki, by zostać prawdziwym poetą..,: „*Dusza rwie się do góry, a umysł zostaje, i ta gorycz...*" — „*...gdyż u nas na Kresach trudno spotkać człowieka, któryby udzielił wskazówek względnie pożyczył odpowiednich książek...*"

Czy pomóc Awsiukowi? Uczyć go, by, ku utrapieniu jego ojca, a i nas wszystkich, powiększył wielotysięczną rodzinę grafomanów? Dać mu nadzieję, by gorycz jego była tem większa? W naszem pojęciu poetą nie będzie: zbyt to jest wyraźne w jego utworach. A przecież są one ciekawe z innych, nie literackich względów... Jeśli nie pomóc, to i tak pisaniny nie porzuci, bo mówi w swym liście: „*W ostatnich czasach poezja moja* (przeważnie o morzu) *przedstawia się znacznie lepiej. Napisałem kilka utworów prozą, co do wartości, zdaje się, że dobre, bo niektóre były juz grane na scenie. Oczywiście z rękopisów*".

Zajrzyjmy do pierwszego poematu Awsiuka. Oto co i jak wiejski rymotwórca, niedawno prosty marynarz, widział w Anglji:

„...Tymczasem zjawia się holownik z wojskowym pilotem,
Wprowadzają „Iskrę" do basenu błyskawicznym lotem.
Przyznam się, że byłem mocno zdumiony,
Grzecznością Anglików nieco zaskoczony...
Na „Iskrze" telefon natychmiant zainstalowano,
Dla załogi bezpłatne bilety wydano..."
„...Anglicy są nadzwyczaj grzeczni. Czy spytać o coś, [policmana.
Lub przechodzącego po chodniku pana,
Odpowiedź będzie grzeczna, pełna uprzejmości,
Widzimy, że Anglicy traktują nas jak gości,
Przy wejściu do arsenału wita nas warta honorowa
Hymn narodowo-polski gra orkiestra okrętowa..."

Okręty wojenne Anglji tak opisuje Awsiuk:

„...Obok stoi „Nelson", 120 lat ich dzieli,
A jaka różnica, żebyście widzieli,
Na jednem maszyną, na drugim nic ręcznie,
Para wszystko robi, cicho, sprawnie, zręcznie.
Jeden waży ton 2000, jak wąż cienki, długi,
Drugi 35000, 1500 obsługi..."

I nagły wybuch zachwytu, pełen patrjotycznego żalu:

„...Rozumiem wyższość Anglji, dumę nad innymi,
O, gdyby te okręty można nazwać swoimi!..."

Ten chwytający za serce ton szczerego umiłowania polskiej sprawy morskiej niejednokrotnie przewija się przez kartki nieudolnego rękopisu Awsiuka. Kanał Kiloński, morze Północne, Atlantyk, New-York, droga powrotna — w byle jak skleconych opisach, naiwnych, lecz przecież świeżych i barwnych, soczystych swą inną egzotyką, pełnych przygód niebezpiecznych lub wesołych — nierzadko nacechowane są uczuciem naskroś polskiem. Najwyraźniej,

wprost tendencyjnie ujawnia się to w samem zakończeniu utworu:

„Drogi czytelniku! Czytelniczko miła!
Gdyby ta książeczka w Wasze ręce trafiła,
Nie myślcie, że piszę poto, aby sobie zdobyć sławę,
Piszę poto, by poprzeć morską sprawę,
By w serce rodaka wpoić ku morzu wiarę,
Aby na flotę dał chętnie ofiarę.
Bo dobra flota silnie zorganizowana
Da spokój dla ludu, powstrzyma tyrana".

Awsiuk doskonale tutaj rozumie to, czego pojąć nie chce wielu ludzi, przewyższających go wykształceniem i wychowaniem.

„Iskra" Awsiuka nie jest poezją, nie łudźmy się. Ale jest czemś więcej. Jest świadectwem szczerych uczuć niedouczonego chłopa kresowego, najprostszego z prostych marynarzy...

Może która z kilku naszych instytucyj, krzewiących ideę morza, zechciałaby wydać *„Iskrę"* Awsiuka — tylko po to, aby nie zmarnował się niewątpliwie ciekawy i wartościowy dokument niezdarnie wyrażonych, lecz szczerych uczuć człowieka prostego wobec — polskiego morza?...

Dinosaurus.

Notujemy:

* „Sprawy Morskie i Kolonjalne", kwartalnik L. M. K., którego ukazały się już trzy solidne tomy, skromnie nazwane zeszytami, w każdym przynosi prace, nas interesujące specjalnie. Bieżącą bibljografię morską, m. in. działami i marynistycznej liter. pięknej, obszernie i sumiennie zebrał w n-rach 1/34 i 1/35 dr. St. Rygiel (wydawnictwa książkowe), a w n-rze 2/34 — Kaz. Gleyden Zieleniewski (z treści czasopism). Podział polskiej bibljografji morskiej w/g treści zaprojektował i omówił St. Zieliński w dłuższym artykule p .t. „Potrzeby piśmiennictwa z zakresu spraw morskich, migracyjnych i kolonjalnych" (n-r 1/34). W tymże zeszycie prace: L. Cwaliny: „Życie i twórczość Konrada Korzeniowskiego"; — S. R.: „Marynistyka w polskiej lit. współczesnej", — M. Zabłockiej: „Marynistyka w malarstwie polskiem", — E. Wierzbickiego: „Marynistyka na Wystawie Książki Sowieckiej". W zeszycie 2/34 o Janie z Kolna pisze K. Z.: „J. Scolvus: Legenda i prawda". Wszystkie te interesujące nas prace — na poziomie, godnym poważnej całości kwartalnika. W jednym tylko wypadku nie zgadzamy się z autorem art. p. t. „Mar. w polskiej lit. współczesnej", gdy czytamy o spółczesnej poezji marynistycznej: Żeromski, Gomulicki, Or-Ot, Słoński, Małaczewski — „oto wybitne nazwiska, niestety, samych zmarłych. Z żyjących żaden z nimi w paragon iść nie może jako poeta morza. Chyba Zaruskiemu wypadnie przyznać wśród nich pierwsze miejsce"... Na to nie zgadzamy się, a od Gomulickiego, Or-Ota czy Słońskiego — jako marynista o całe niebo lepszy, jest choćby Stępowski (nagrodzony ostatnio za „Legendę o masztowej sośnie") czy Lisiewicz, autor trzech tomików poezyj wyłącznie marynistycznych, w którego „czujnej obserwacji wyczuwa się bezlitosne i i nieprzejednane spojrzenie marynarza", jak to trafnie scharakteryzował subtelny krytyk poetycki, St. Napierski.

* „Liga Morska i Kolonjalna" wydała pracę St. Zielińskiego p. t. „Polska bibljografja morza i Pomorza", w której znajdują się również pozycje, dotyczące literatury pięknej.

* „Gazeta Polska" z dn. 28.IV przynosi feljeton naukowy Wł. M. Steyera p. t. „Żeglarska nuta w pradziejach słowiańszczyzny". Autor wskazuje na dzieło członka Instytutu Francji, Funk-Brentano, który do prac swych wprowadza rewelacyjny termin „les celto-slaves" na podstawie naukowych badań historycznych, odgrzebujących z pyłu niewiedzy tradycję nas, jako ludu żeglarzy, ongiś znanego z wypraw do zachodnich sąsiadów. Nazwiska galijskich wodzów na lądzie i morzu — pisze od siebie Wł. M. Steyer — znane z okresu wkuwania Tytusa Liwjusza i cezarowych ksiąg „De bello gallico"; Viridovix, Dumniacus, Bellovacus, Diviciacus, Smigovesus, Bellovesus, Liscus, Volcus, Cotus,— możnaby wymawiać jak... Wirydowicz, Dumniak, Biełowak, Dziewijak, Śniegowąs, Białowąs, Lisek, Wołk, Kot... Przyczynki na czasie, bo — jak podaje warsz. „Kurjer Poranny" (30.IV), pisząc o gdańskich „Pomnikach Spraw Morskich Polski" — zwłaszcza „literatura niemiecka nie chce wiedzieć o tem ,że Słowianin z nad ujść Wisły, Odry i Trawy, na swym wątłym statku wyprzedził jako autochton, niemiecką „kogę" na Bałtyku, związany z tem morzem na wieki".

* Na ostatniem, uroczystem posiedzeniu Tow. Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku powzięto uchwałę wydania drukiem publikacji p. t. „Pomniki Spraw Morskich Polski", zawierającej akta państwowe, dotyczące spraw morskich, celem unaocznienia społeczeństwu polskiemu związków naszych przodków z Bałtykiem, w stosunku zaś do zagranicy celem uzasadnienia w sposób oczywisty i przekonywujący praw Polski do morza. Komitet redakcyjny, złożony z szeregu wybitnych uczonych-historyków, przystąpił do opracowania wydawnictwa, którego tom pierwszy ukaże się 11 listopada b. r.: w dniu tym miał być wręczony w hołdzie od społeczeństwa polskiego Gdańska i Wybrzeża, Marszałkowi Piłsudskiemu, Wielkiemu Budowniczemu Polski Morskiej...

* Instytut Wydawniczy Państwowej Szkoły Morskiej przystąpił do wydania dzieła zbiorowego p. t. „15 lat polskiej pracy na morzu", które wyjdzie w objętości 300 stron druku in 4-o, bogato ilustrowane, w oprawie płóciennej, — i w handlu nie ukaże się wcale. Nakład uzależniony jest od ilości zamówień, wraz z któremi należy przesyłać 25 zł., tytułem przedpłaty.

* „Książnica-Atlas" przystąpiła do wydania powieści Juljusza Żuławskiego p. t. „Przepływam", której akcja, w przeważnej części rozdziałów, toczy się na tle morskim. Młody autor (syn zmarłego pisarza, Jerzego Żuławskiego) ma już w swym dorobku literackim szereg nowel, związanych z morzem, drukowanych w „Drodze", „Tyg. Artystów", „Tyg. Ilustrowanym" i in. czasopismach.

* Niema chyba poety, któregoby morze nie skusiło do napisania chociażby jednego utworu, — grono jednak posiadających szersze zainteresowanie poetyckie morzem, jest jeszcze stosunkowo nieliczne. Z tem większą zatem radością należy powitać dwa nowe talenty: nieznanego i niezupełnie jeszcze skrystalizowanego, lecz już ciekawie zapowiadającego się Henryka Radowieckiego — oraz członka lwowskich „Sygnałów", Wł. Jana Turzańskiego, którego „Skarb zatopiony" zamieściliśmy w n-rze kwietniowym. Zwłaszcza po Turzańskim spodziewamy się rychłego wydania zbioru poezyj wyłącznie marynistycznych, na co już dzisiaj stać go z całą pewnością.

* Wszelką korespondencję dla działu literackiego prosimy kierować pod adresem: „Zb. Jasiński, Warszawa XII, ul. Narbutta 58 m. 4".



Pochód VI Walnego Zjazdu Delegatów ulicami Gdańska

ZE ŚWIATA

Tegoroczny sezon jachtingu angielskiego

Anglja spodziewa się powitać na swych wodach w niedługim już czasie wielu gości zagranicznych, reprezentujących zarówno klasę „J" — największą, jak np. przybyły już amerykański jacht „Yankee" p. G. Lamberta, jak również wszystkie klasy pośrednie i małe. Wielu zawodników europejskich zgłosiło już swój udział w mających się odbyć regatach angielskich i nawzajem spodziewana jest liczna obecność Anglików na wodach kontynentalnych. Zwłaszcza tydzień jachtowy w Kiellu i wielki miting morski Niderlandów zapowiadają się przy znacznej frekwencji angielskich reprezentantów klasy najmniejszej.

Klasa „J" w Harwich

Dnia 1 czerwca w Harwich rozpoczął się oficjalnie regatowy sezon największych jednostek. „Endeavour", „Velsheda", „Shamrock", „Candida" i „Astra" są już całkowicie gotowe. Do ich grona miał przyłączyć się również amerykański gość „Yankee", lecz drobne uszkodzenie takelunku, jakie miało miejsce niedawno podczas jednego z wiosennych ostrych szkwałów, opóźniło jego pojawienie się na kilka dni. Remont królewskiego jachtu „Britannia" przeciągnął się również i spodziewają się jej przybycia na teren nie wcześniej, jak około 12-go czerwca.

Dla wszystkich tych jachtów zostały już ustalone warunki handicapowe, jak następuje „Endeavour", „Velsheda" i „Yankee" nie dostają żadnych ulg czasowych, natomiast pozostałym przysługują: „Shamrock" — 4,8 sekundy na milę, „Candida" — 6,4, „Britannia" — 7, „Astra" — 8,8.

Przez Atlantyk

Dnia 8-go czerwca wyruszyła poraz pierwszy flotylla jachtowa na zawody transoceaniczne. Biorą w nich udział jednostki amerykańskie Vamarie, „Stormy", „Weather", „Mistress", „Deuntless" i „Hamran", niemiecki jol „Elisabeth" oraz „Norweg" i „Sandeflord"..

Trasa regat, organizowanych przez Cruising Club of America i Królewski Norweski Y. C., rozciąga się na przestrzeni, przeszło 3000 mil, prowadząc z Newport na Rhode Island, na północ od wysp Szetlandzkich do Bergen w Norwegji.

Puhar Ameryki

Sławne te zawody, będące jak zwykle gwoździem sezonu, są już od dłuższego czasu szeroko dyskutowane na łamach prasy zagranicznej. Według regulaminu zawodów jachty, biorące w nich udział muszą być o tych samych wymiarach kadłuba i powierzchni ożaglowania.

Są jednak dopuszczalne pewne odchylenia, które w długości po linji wodnej i tonażu mogą dochodzić do kilkunastu procentów. Ciekawą jest rzeczą, jakie warunki konstrukcyjne okażą się więc najkorzystniejsze.

Sprawę tę omawia szczegółowo w prasie nowojorskiej C. P. Burgess, brat konstruktora słynnych jachtów regatowych „Enterprise" i „Rainbow".

Aczkolwiek nie twierdzi on stanowczo, żeby jachty większe miały mieć bezwzględną przewagę, uważa jednak, że takie jednostki, jak „Shamrock", „Enterprise", „Endeavour" i „Rainbow" są już na dzisiejsze wymagania za krótkie. Dotychczasowe doświadczenie i próby przeprowadzone na modelach w kanale hydrodynamicznym dowodzą, że korzystnem jest naogół iść z długością jachtu do jej górnej granicy jednakże ze wzrostem tonażu i wymiarów rosną również szkodliwe opory czołowe i to w bardzo znacznym stopniu. C. P. Burgess zaznacza, że stosunek między bocznym i czołowym oporem kadłuba, tak ważny w jachtach, rozwijających duże prędkości jest zagadnieniem mało zbadanem dotychczas, i że należy mu jeszcze poświęcić wiele dociekań teoretycznych i eksperymentów.

Dlatego też trudno powiedzieć, jaki mianowicie kształt kadłuba i jakie wymiary zapewnią najkorzystniejsze warunki. „Najdrobniejsza zmiana kształtu może zrobić różnicę między zwycięzcą i zwyciężonym".

Ciekawe są poglądy autora na ożaglowanie i takelunek. Uważa on, że przy użyciu tego typu ożaglowania, jak wymagają przepisy, to znaczy przy żaglu o pojedyńczej powierzchni najbardziej korzystnym aerodynamicznie okazał się zwykły stalowy maszt drążony o przekroju kołowym.

Godnym uwagi konkurentem, który przybył w tym roku, jest amerykański jacht „Yankee", znacznie przewyższający wymiarami „Rainbow" z 1934-go roku. Jednakże „Yankee" przedstawia się wyraźnie lepiej jedynie przy słabych wiatrach, zwłaszcza przy użyciu swego ogromnego spinakra, i dlatego jego powodzenie w znacznym stopniu zależy od warunków atmosferycznych w czasie zawodow, jak również od nieustalonych jeszcze maksymalnych dopuszczalnych wymiarów spinakrów.

VI Walny Zjazd Delegatów L.M.K., a młodzież

W okresie 1—3 czerwca odbył się VI-ty Walny Zjazd Delegatów L. M. K.

Zjazd otwarty dn. 1 czerwca w Gdańsku, gdzie nastąpiło odsłonięcie w gmachu Komisarjatu Generalnego R. P., tablicy pamiątkowej z okazji piętnastolecia odzyskania morza, po obradach poszczególnych Komisyj na statku „Kościuszko" w drodze na Bornholm i spowrotem, zakończył się dnia 3-go czerwca w Gdyni, przyjęciem wniosków, wyborem władz.

Na czoło prac Zjazdu wysunęły się sprawy F.O.M., F.A.K. i wychowania wodnego młodzieży. Zjazd uchwalił również na podstawie referatu prof. Pawłowskiego powołać do życia „Instytut Morski i Kolonjalny".

Zagadnienie młodzieżowe znalazło właściwy wyraz w następującym wniosku:

Zważywszy, że młodzież, przyszłość narodu, stanowi naturalny, niewyczerpany zbiornik sił, z którego Rzeczpospolita zawsze czerpała i czerpać będzie, że młodzież ta już w najbliższych latach stanie u warsztatu pracy społecznej i państwowej jako odpowiedzialni obywatele, którzy o sile oraz wielkości Rzeczypospolitej stanowić będą, że przyszli członkowie i działacze Ligi Morskiej i Kolonjalnej, którzy moc i potęgę Państwa Polskiego na morzu stworzyć mają — dziś zasiadają na ławach szkolnych i tak powinni być wychowani, aby chcieli i mogli podołać tym wielkim zadaniom:

VI Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonjalnej, stwierdzając, że naczelne władze L.M.K. podjęły pracę organizacyjną i propagandową wśród młodzieży szkolnej i wyznaczyły jej właściwe miejsce w całokształcie działalności organizacji, uznając wyniki dotychczasowej akcji wśród młodzieży szkolnej, wyrażającej się liczbą 1400 kół szkolnych, posiadających ponad 100.000 członków za nadzwyczaj pomyślne.

1) zaleca się władzom Ligi, aby specjalną troską otoczyły pracę wśród młodzieży szkolnej, rozszerzyły swoją działalność na młodzież pozaszkolną oraz dążyły do skupienia w szeregach Ligi możliwie największej liczby młodzieży.

2) VI Walny Zjazd Delegatów L.M.K. wzywa Okręgi, obwody i oddziały oraz wszystkich członków L.M.K., a przedewszystkiem zrzeszone w Lidze nauczycielstwo, do jaknajwydatniejszej z naczelnemi Władzami współpracy w dziale organizacji młodzieży w szeregach L.M.K.

3) Walny Zjazd Delegatów L.M.K. wzywa wszystkie komórki organizacyjne, aby szczególniejszą i serdeczną opieką otoczyły poczynania kół szkolnych, ułatwiając i popierając ich dążenia w akcji wychowania wodnego.

4) Walny Zjazd Delegatów L.M. K. apeluje do całej polskiej młodzieży, aby wstępując w szeregi L.M.K. stwierdziła czynem, że w sprawach morza polskiego wyznaje wspólną z dorosłem społeczeństwem ligowem ideę Polski mocarstwowej na morzu, ideę przekazaną nam przez Wielkiego Budowniczego Polski Współczesnej.

Redaktor: **Stanisław Zadrożny** Wydawca: **Liga Morska i Kolonjalna**

Adres Redakcji: **Warszawa, ul. Widok 10, III piętro, tel. 2-90-18.** Konto P. K O. **367.**

Prenumerata roczna **6** zł.

Kronika Zarządu Głównego A.Z.M.

Na zaproszenie P.A.Z.Z.M. „Liga" Zarząd Gł. A.Z.M. wziął udział w ogólnoświatowej wystawie rumuńskiej zorganizowanej w maju bieżącego roku w Cluj. Eskponatami swemi A.Z.M. starał się przedstawić zagranicy myśl i dorobek młodego pokolenia Polski pod względem morskim.

Referat prasowy Zarz. Gł. A.Z.M. przystąpił również do komitetu redakcyjnego P.A.Z.Z. M. Ligi, który wydaje Informator o warunkach życia i studjów akademickich w Polsce. Podobnie rzecz się przedstawia w zakresie współpracy ze Światowym Związkiem Polaków, który na Zjazd Polaków z Zagranicy wydaje Informator zlotowy, gdzie również znajdzie się materjał, dotyczący A.Z.M.-u.

Wszelkie prace i wysiłki Zarz. Gł. szły w kierunku zorganizowania obozów morskich w Jastarni oraz przygotowania podróży jachtu „Szkwał". Przepracowano stronę techniczną i administracyjną, dążąc do ulepszenia organizacji tegorocznych obozów. Dużo starań wymaga ponadto akcja związana z przybyciem i pobytem w obozach A.Z.M. gości z zagranicy, którzy w r. bież. stawią się dość licznie.

W związku z ustąpieniem kol. Celiny Zaleskiej-Iwanowskiej ze stanowiska sekretarki Zarz. Gł. A. Z. M. — należy podkreślić jej ofiarność w pracy organizacyjnej dla dobra A.Z.M.

Miejsce jej objęła — kol. Walerja Rogińska.

Kronika Oddziału Warszawskiego A.Z.M.

W dniach od 12 — 19 maja, ze względu na wielki cios, który dotknął Naród Polski — mimowolnie praca oddziału została przerwana. A.Z.M. przystąpił do akad. ogólno młodzieżowego komitetu, by zsolidaryzować się w żałobie i wielkim bólu. Odwołano wszelkie imprezy towarzyskie i sportowe. Członkowie oddziału okrywszy znaczki organizacyjne kirem wzięli udział w uroczystościach pogrzebowych. W Belwederze złożono ostatni hołd Wodzowi, wpisano się do księgi Kondolencyjnej. Delegacja wzięła udział w eksportacji zwłok Pierwszego Marszałka z Belwederu do Katedry oraz w ostatniej rewji na placu Mokotowskim. Specjalna wycieczka uda się do Krakowa by w wspólnym wysiłku sypać kopiec.

Po żałobnym tygodniu podjęto pracę w oddziale.

Zorganizowano kurs kandydacki z odczytami znanych prelegentów na tematy handlu morskiego i kolonjalne.

Sekcja sportowo-żeglarska po egzaminach z teoretycznego kursu żegl.,które odbyły się w dn. 24 maja zorganizowała praktyczny kurs żegl, na Wiśle, który rozpoczął się w dn. 25 maja. Egzamin dla pozostałych słuchaczów kursu odbył się dn. 3 czerwca. W związku z tem zorganizowane zostało na Wiśle szkolenie nowych grup.

Ponadto w miesiącach letnich oddział urządza poważną imprezę. Jest nią wycieczka kajakowa po Szwecji.

Sekcja turystyczna organizowała w czerwcu wycieczki statkiem wdół i wgórę Wisły: do Płocka, Czerska, Kazimierza i t. d.

W związku z obozami oddział przystąpił już do akcji przyjmując zapisy i udzielając informacyj licznie zgłaszającym się kandydatom.

Do Zarządu Oddziału dokooptowano — kol. Gedymina Jabłońskiego.

„Skrypt Kursu Żeglarskiego"

do nabycia A.Z.M. Lwów, ul. Senatorska 6

Oddział Akademickiego Związku Morskiego we Lwowie wydał w opracowaniu zbiorowem pod redakcją Zbigniewa Łukomskiego pracę p. t. „Skrypt kursu żeglarskiego". Praca ta ma ułatwić nieobznajmionym z żeglarstwem zapoznanie się z najniezbędniejszemi wiadomościami z zakresu żeglarstwa, oraz przygotować do egzaminu na stopień żeglarza morskiego.

Na całość pracy składają się następujące artykuły: „Budowa i osprzęt statku żaglowego" — Zb. Łukomskiego, „Teorja żeglowania" — Jerzego Paszkiewicza, „Manewrowanie jachtem żaglowym" — inż. J. Grubeckiego, „Nawigacja—mapy, locje i magnetyzm" — T. Łempicki, „Nawigacja, przyrządy nawigacyjne", „Prawo morskie", „Etykieta jachtowa" — L. Wieleżyńskiego, „Sygnalizacja morska" — A. Majewskiego, „Roboty pokładowe" — Stanisława Szymborskiego.

„Skrypt kursu żeglarskiego" ze względu na swój przystępny charakter, jak również wyczerpujące ujęcie wszystkich wiadomości potrzebnych na stopień żeglarza morskiego — winien posiadać każdy początkujący żeglarz.

Spływ do Morza Czarnego

W organizacji spływu zaszły pewne zmiany.

1) Odpływ z Kołomyi 15 lipca rano.

2) Zbiórka w Kołomyi musi być zakończona 14 lipca.

3) Trasa została zmieniona na dłuższą, lecz łatwiejszą do przebycia, wskutek tego nie będzie podziału uczestników spływu na grupy: silniejszą i słabszą.

Trasa spływu przedstawia się następująco:

dn. 14.VII.	**Kołomyja**	— **zbiórka**	
„ 15.VII.	Kołomyja	— Sniatyń	ca 40 km.
„ 16.VII.	Sniatyń	— Cernauti	40 „
„ 17.VII.	Cernauti	— Sulita	36 „
„ 18.VII.	Sulita	— Radauti	60 „
„ 19.VII.	Radauti	— Lopatnic	45 „
„ 20.VII.	Lopatnic	— Stefanesti (Stinca)	60 „
„ 21.VII.	**Stefanesti**	**odpoczynek**	
„ 22.VII.	Stefanesti	— Bivolari	65 „
„ 23.VII.	Bivolari	— Sculeni	60 „
„ 24.VII.	Sculeni	— Ungheni (Iasi)	37 „
„ 25.VII.	**Ungheni**	**odpoczynek**	
„ 26.VII.	Ungheni	— Macaresti (po drodze Cecora)	41 „
„ 27.VII.	Macaresti	— Dranceni	66 „
„ 28.VII.	Dranceni	— Stalinesti (Sarata Razesi)	41 „
„ 29 VII.	Stalinesti	— Leova	33 „
„ 30.VII.	Leova	— Falciu	55 „
„ 31.VII.	Falciu	— Vadeni	57 „
„ 1.VIII.	Vadeni	— Oancea	21 „
„ 2.VIII.	Oancea	— Branza	41 „
„ 3.VIII.	Branza	— Reni (Galati)	53 „
„ 4.VIII.	**Reni (Galati)**	**odpoczynek**	
„ 5.VIII.	Reni (Galati)	— Iscacea	26 „
„ 6.VIII.	Isacea	— Tulcea	32 „
„ 7.VIII.	Tulcea	— Gorgova	32 „
„ 8.VIII.	Gorgova	— Carmen Silva	18 „
„ 9.VIII.	Carmen Silva	— Sulina	22 „
			Razem ca 980 km.

Ostatnie wydawnictwa Ligi Morskiej i Kolonjalnej

Ostatnio ukazały się nakładem Ligi Morskiej i Kolonjalnej następujące wydawnictwa:

„POLSKA BIBLJOGRAFJA MORZA I POMORZA“ w opr. St. Zielińskiego. Wydawnictwo to ułatwia zorjentowanie się w dotychczasowym dorobku naszych prac, traktujących o wszelkich zagadnieniach, wiążących się z morzem.

„INFORMATOR MORSKI I KOLONJALNY“. Cena zł. 3 (bez oprawy). O ile „Bibljografja Morza i Pomorza“ orjentuje w materjale wydawniczym — to „Informator Morski i Kolonjalny“ — daje szkicowy obraz życia na odcinku morskim.

Wyposażony w mapki i tablice — staje się informatorem nietylko dla miłośników morza, lecz dla ludzi wszystkich zawodów.

„NA NOWE DROGI“. Cena 0,30 zł. Na całość tej broszury składają się artykuły: p. gen. G. Orlicz-Dreszera p. t. „Patrjotyzm gospodarczy“ ks. biskupa St. Okoniewskiego p. t. „Dwie ojczyzny“, Komisarza Rządu m. Gdyni, Fr. Sokoła p. t. „Gdynia“, jako punkt oparcia wychodźtwa i ekspansji kolonjalnej Rzeczypospolitej“ i dr. Michała Grażyńskiego p. t. „Harcerstwo i problem morza“.

„O POLSKĄ SIŁĘ ZBROJNĄ NA BAŁTYKU“. Cena 0,30 Zł. Na całość składają się artykuły Prezesa Akademji Literatury, Wacława Sieroszewskiego, ś. p. prof. Wacława Sobieskiego, prof. Politechniki St. Płużańskiego i kmdr. K. Korytowskiego.

Wszystkie wydawnictwa są do zamówienia i nabycia w Administracji Czasopism L. M. K., ul. Widok 10, tel. 5.33-88.

Polskie Zakłady Druk.-Introl. Warszawa, Bracka 22, Tel. 6-84-12